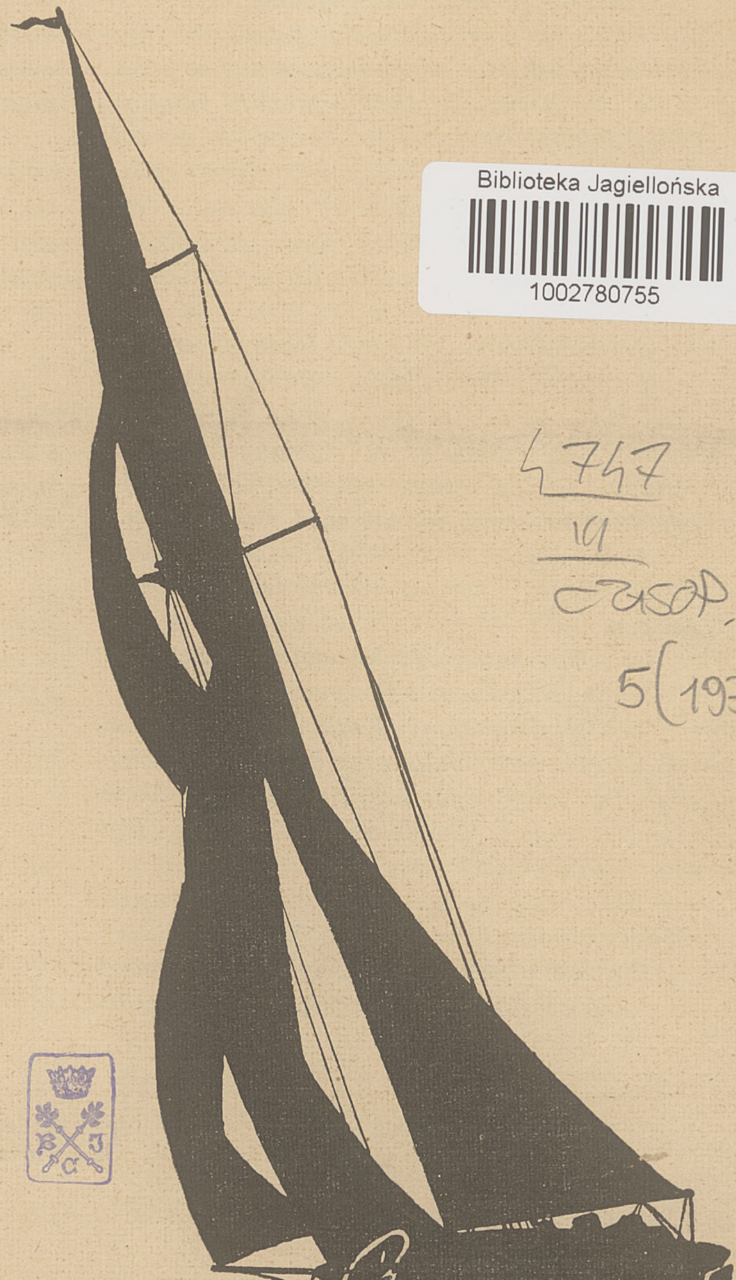
Żeglarz



1939

styczeń

„ŻEGLARZ" WRACA!

Cały rok nie ukazywał się „Żeglarz" —

Rok! — to wiele dni, tygodni, miesięcy —

Przez ten czas rwały się powolutku, pokrętka po pokrętce węzły łączące nas ze sobą.

I oto teraz „Żeglarz" wraca! Odpłynął tylko daleko, za dziewiąte morze — na cały długi rok. — Wraca. Z nową załogą - redakcją, z nowymi materiałami, planami... aby przyjąć na pokład „tysiące" dawnych i nowych prenumeratorów i rzeszę współpracowników.

Wrócił!

Rzucamy cumy! Tysiące lecących cum zaćmiło słońce. Wybieramy. Cumujemy. Czy chwyciły? Czy omotały się silnie dookoła rozlicznych, po całym kraju rozsianych drużynpolerów wieloskrętnym oplotem, aby się już nigdy nie rozluźnić, nie zerwać?

Chwyciły!

Już się nie zerwą, już zawsze odtąd wiązać nas będą —

... z Gdynią i Stanisławowem, Pszczyną i Wilnem, Brześciem i Poznaniem...

... z Uściługiem i Krakowem, Trokami, i Sandomierzem, Puławami i Tczewem, Płockiem, Solcem, Bydgoszczą, Augustowem, Łowiczem, Grodnem, Gdańskiem, Warszawą, Lipnem, Kaliszem, Włocławkiem...

Zacieśniać się od tej chwili będą rozluźnione sympatie i ostygłe przyjaźnie.

Będziemy przyjaciółmi! Będziemy pisać do siebie często, bardzo często, dzielić się dorobkiem myśli naszych, poczynaniami, uwagami i projektami, wytykać po bratersku błędy, dyskutować nad najważniejszymi zagadnieniami pracy naszej żeglarskiej, będziemy tę pracę rozszerzać, pogłębiać, doskonalić...

...powędrujemy do krajów niedalekich i za horyzontami leżących, aby poznać ludzi i kultury odmienne, mądrości, bajki i naukę najgłębszą, popłyniemy na rejsy wspaniałe i usłyszymy opowiadania dziwne i prawdziwe, które się zdarzyły...

...na szpaltach „Żeglarza".

Chcemy aby „Żeglarz" stał się dla Was jednym z tych czasopism, których najstarsze nawet roczniki przerzucamy często z tkliwością, bo są dla nas wspomnieniami wiecznie żywymi, — z uśmiechem dumy, bo ukazują nam nasz udział w wynikach ogólnych, i — żalem, że tyle chwil, zdarzeń, krajobrazów i ludzi, przyjaciół przewinęło się przez nasze życie... cały świat zaczarowany, żywy, pasjonujący, aktualny, pełen chwil osobliwych... niegdyś...

— stężały teraz, cichy, w kolumny druku zastygły —

— spięty klamrą oprawy —

Oto program! Szczegóły omawiać będziemy niejednokrotnie. Czyż możecie mu, Kochani Czytelnicy coś zarzucić!? Za obszerny? — Nie! To przecież program na lata.

Redakcja

W czasie drukowania numeru otrzymaliśmy wiadomość, że „Zjawa III" Władysława Wagnera w dn. 16 grudnia 1938 r. dopłynęła szczęśliwie do Adenu.

STY CZEŃ 1939

Żeglarz

ROK V-TY NR. 1.

DZIESIĘĆ LAT

W roku ubiegłym minęło dziesięć lat, od pamiętnych dni, w których pierwsza polska harcerska reprezentacja żeglarska, zdobyła mistrzostwo świata, w skautowych zawodach wodnych.

Upłynęło dziesięć lat, od chwili, gdy na głównym maszcie „jamborowym", przy dźwiękach Mazurka Dąbrowskiego, w obecności całego Zlotu Międzynarodowego Skautów Wodnych, dumnie i majestatycznie załopotała polska bandera.

A gdy szef polskiego zespołu, hm. Władysław Olędzki, przyjmował gratulacje i życzenia, był onieśmielony i czuł się dziwnie. Bo jakże to mogło się stać, by naród lądowy bił na wodzie Anglików, Francuzów, Niemców itp. reprezentacje narodów z morzem i wodą obytych.

Zrozumieliśmy wtedy, iż przy odpowiedniej pracy i zaprawie, możemy osiągać wcale niezłe rezultaty.

Balatońskie zwycięstwo dodało nam wiele zapału i wiary w to, iż rozpoczętą pracę wodną i żeglarską, w różnych środowiskach harcerskich należy pogłębiać i rozbudowywać.

Następne lata to okres żmudnych studiów, eksperymentów i poszukiwań najbardziej właściwej treści i formy pracy harcerskich jednostek wodnych i żeglarskich. To okres zwycięstw i tryumfów, a jednocześnie niepowodzeń i zmartwień.

Przez dziesięć pełnych lat nie załamaliśmy się pod ciężarem obowiązków przyjętych na siebie dobrowolnie — obowiązków, które nieraz przerastały nasze możliwości i siły.

Przez dziesięć lat, systematycznie, krok po kroku, z całą konsekwencją zdążaliśmy naprzód.

W okresie tym położyliśmy trwałe podwaliny organizacyjne, zunifikowaliśmy pracę naszych drużyn, zapoczątkowaliśmy popularne piśmiennictwo żeglarskie, stworzyliśmy najsilniejszy w Polsce zespół instruktorski. Jachty harcerskie dotarły daleko i nieraz po raz pierwszy prezentowały polską banderę w egzotycznych portach i krajach. Na wodach śródlądowych masy naszych żeglarzy uprawiając turystykę poznają Polskę.

Stwierdzić możemy z prawdziwym zadowoleniem, iż odegraliśmy i odgrywamy poważną rolę w wychowaniu morskim i wodnym młodzieży.

Pamiętajmy, iż dziesięć lat już minęło, w tym okresie okrzepliśmy, zrozumieliśmy swoją rolę i jesteśmy starsi o dziesięcioletnie doświadczenie. Wielu naszych towarzyszy odeszło od bezpośredniej pracy organizacyjnej w harcerstwie, przyszli nowi młodzi, ale dorobek pozostał, pozostała organizacja, system i tradycja.

Obecnie od siebie wymagać musimy dużo więcej niż dawniej i na wyższym szczeblu montować robotę. Popularną, światopoglądową pracę, pozostawiamy innym, powołanym do tego organizacjom. Harcerstwo było i jest praktyczną szkołą życia. Młodzieży powierzonej nam, musimy dawać rumpel, i szkoty w dłonie i stawiać ją wobec trudnych zadań, bo inaczej nie spełnimy swojej roli.

To też gdy po rocznej przerwie „Żeglarz" znowu rozpoczął swą służbę, wierzymy, iż ułatwi on naszą pracę i pozwoli dzielić się dorobkiem własnym i doświadczeniem innych, a jednocześnie będzie wskazywał drogę młodzieży pracującej pod harcerską banderą.

B. W.

L.

ŻEGLARSKIE WYSTAWY HARCERSKIE

We wrześniu otrzymałeś, Druhu Drużynowy, wydawnictwo Głównej Kwatery Harcerzy — „Trzeci rok trzyletniego wyścigu pracy”. Jeśliś tę broszurę uważnie przeczytał, to napewno masz z niej teraz wielką pomoc w pracy harcerskiej.

Przyznasz Druhu, że to dobra broszura. Krótko i zwięźle ujmuje zasady ogólne, ale zato bardzo obszernie podaje różne rady i podsuwa mnóstwo projektów, najrozmaitszych zajęć, imprez i wyczynów.

Z tego bogactwa możliwości wybierasz to, co ci się najlepiej podoba i najlepiej pasuje do twoich warunków.

Taka bowiem obowiązuje zasada w ostatnim roku trzyletniego planu pracy ogólnoharcerskiej, czyli tzw. „Trzyletniego wyścigu pracy”, że nie narzuca się żadnych przymusowych programów, z jednym tylko wyjątkiem: zorganizowania wystawy harcerskiej.

Rzucone jest w tym roku hasło naczelne: harcerze zajmują silną pozycję w społeczeństwie i szerzą propagandę harcerstwa.

Pamiętając o tym haśle, ułożyłeś sobie Druhu, co drużyna Twoja będzie robić przez cały rok.

Ważne miejsce zajmuje w nich, oczywiście, żeglarska wystawa harcerska, która jako najlepszy środek propagandy harcerstwa, nie może być pominięta w programie żadnej drużyny.

Będzie przy niej huk roboty i masa kramu, ale zato i pożytek wielki: uporządkujecie i zbierzecie to wszystko, co drużyna dotychczas na terenie żeglarskim zrobiła. Czy to nie przyjemnie popatrzeć na swój dorobek?

Z przygotowaniami do wystawy, która ma być w marcu, będzie tyle pracy, że wszystkie zastępy dostaną przyzwoitą porcję na całą zimę i nie będą się nudzić, chyba, że wymyślicie jakąś nudną robotę.

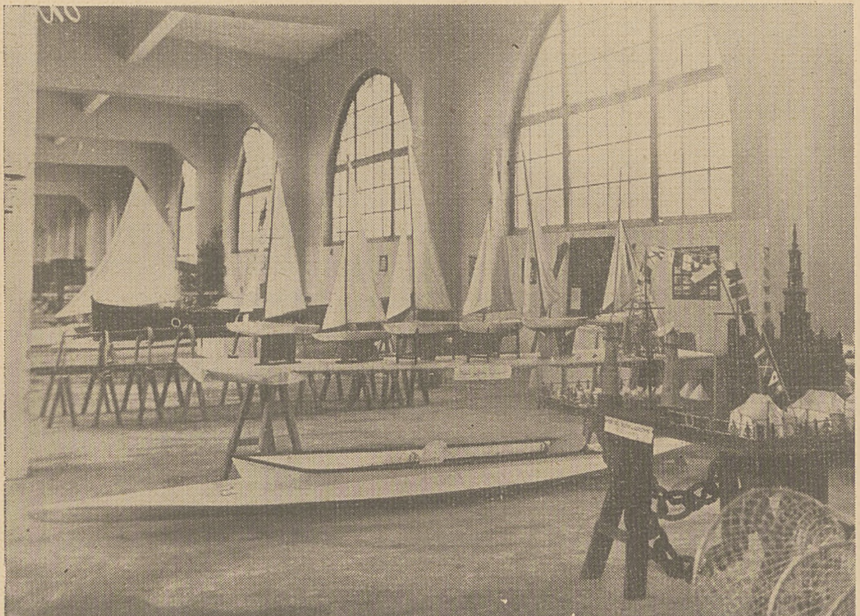
Aż przyjemnie pomyśleć, jaki to będzie w zastępach ruch. Tu robią na gwałt modele statków, tam rysują mapę szlaków wodnych. Ci budują piękny kajak, żeby pokazać ludziom, na czym to porządny wodniak całą Polskę opłynie, a tamci akurat zabrali się do rysowania różnych typów statków.

Zbierają fotografie z wypraw wodnych, książki z Biblioteczki Harcerskich Drużyn Żeglarskich i inne, traktujące o morzu, robią tablice węzłów i robót linowych, kombinują flagi Cod'u dla dekoracji sali, rysują tablice świateł pozycyjnych, powiększają plan odcinka rzeki, na której uprawiają harce wodne....

Szkoda gadać. Roboty jest wyżej uszu.

Musimy jednak spokojnie się zastanowić, jaki ma być program wystawy, bo wystawa musi być całością, logicznie pomyślaną, a nie bałaganem wioseł kajakowych, poplątanych lin, brudnej bandery i wetkniętej w to wszystko lilijki harcerskiej.

W rozmaity sposób można rozwiązać zagadnienie programu wystawy.



Stoisko Wilków Moskich na Wystawie Zdrowia, Poznań 1933.

Albo pokażemy, czy, co i w jaki sposób robimy.

Albo też wytłumaczymy, dlaczego nasza praca jest potrzebna.

Oczywiście można połączyć oba motywy w jedną całość.

Dla większej jasności pomówimy o nich osobno.

Wystawa „Jak pracują harcerze żeglarze?” zawierać powinna eksponaty ugrupowane wg pewnych tematów, którymi będą poszczególne działy pracy żeglarskiej, lub zagadnienia z tą pracą związane, a więc np: sprzęt żeglarski, książki żeglarskie i morskie, turystyka wodna, ćwiczenia wodne, modelarstwo, praktyka żeglarska, zajęcia w zimie, akcja propagandy morza.

Jakie eksponaty wystawić w każdej z tych grup — sami musicie obmyśleć. Dla przykładu wyliczone są poniżej najprostsze:

Np. z zakresu sprzętu:

kajak gotowy, kajak budujący się (szkielet, szkielet częściowo poszyty), żaglówka z postawionym żaglem, plany budowlane kajaka „h", powiększone rysunki łodzi wiosłowo-żaglowej „h", tablica z obliczeniem, ile kosztuje wybudowanie kajaka, namiot rozstawiony, ekwipunek dalekiej wyprawy wodnej (namiot zwinięty, koc, garnki), fotografie lub modele łodzi, na których pływamy.

Z książek możecie pokazać:

zbiory książek technicznych żeglarskich, przede wszystkim z Biblioteczki Harcerskich Drużyn Żeklarskich (ostatnio ukazał się „Mały Cod. gen. M. Zaruskiego), literatury pięknej o morzu, o kajakarstwie, powieści dla młodzieży, możecie też wyłożyć, jeśli macie, jakieś książki zagraniczne, następnie pokażcie dawne roczniki „Żeglarza", wydawnictwa LMK., „Morze", „Polskę na Morzu" i inne, których jest bardzo dużo.

Z zakresu turystyki wodnej przygotujcie na przykład:

mapę szlaków, które wasza drużyna przebyła, fotografie z wypraw, tablicę oznaczania trudności i przeszkód kajakowych, wzorowy przewodnik kajakowca, „Wisłę" lub „Dniestr z dopływami" inż. S. Szymborskiego, mapę z podziałem Polski na tereny turystyki wodnej (Nr. 1 „Skauta" z r. 1938), kronikę wyprawy.

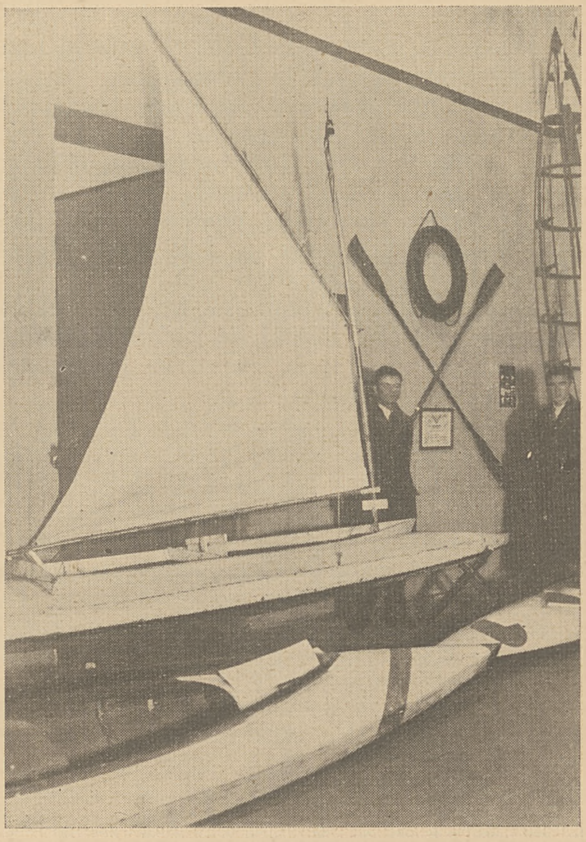
Z zakresu modelarstwa:

modele papierowe statków, wydane przez LMK, model „Zawiszy Czarnego"*), modele jachtów, modele prymitywne z kory, modele okrętów wojennych ze sklejki. A może macie u siebie duży model żaglowca — to go oczywiście ustawcie na pierwszym miejscu.

O waszych ćwiczeniach na wodzie niech mówią: szkice rzeki, rysunki jak się wiosłuje, jak się płynie szykiem torowym, jak wygląda skok z kajaka, jak trzeba do niego wejść z powrotem, jak się buduje most na kajakach, a także: tablice z teorii żeglowania, działania wiatru na żagiel, działania steru, rysunki stylów pływackich i inne.

Z zakresu zajęć praktycznych wystawcie: tablice węzłów, roboty linowe, gałki, ozdobne sploty, maty, narzędzia do konserwowania łodzi, szpachelkę, skrobaczkę, pędzle, marszpikel, igły żaglowe, tablice do sygnalizacji semaforem, chorągiewki, flagi Cod'u.

O waszej akcji propagandy morza niech świadczą: programy zorganizowanych poprzednio akademii morskich, apelów morza, fotografie.



Stoisko 14 Harc. Druż. żeglarskiej na Wystawie Harcerskiej we Lwowie.

Odbiciem zajęć w zimie mogą być:

mapy, obrazujące dostęp Polski do morza w różnych epokach historii, wykresy rozwoju Gdyni, rysunki różnych typów statków handlowych, żaglowców, okrętów wojennych, oznaki stopni marynarki wojennej, rysunki lub fotografie ORP. „Gromu", ORP. „Gryfu" i innych.

Długo można by jeszcze wyliczać, co warto przygotować przez zimę i na wystawie pokazać.

Teraz przejdźmy do innego sposobu ujęcia wystawy żeglarskiej: „Dlaczego nasza praca jest potrzebna i pożyteczna".

Zmontowanie takiej wystawy jest trudne i podjąć się tego może tylko wyrobiona drużyna żeglarska, grupująca doświadczonych harcerzy - żeglarzy, dobrze znających sprawy morskie.

Treść tej wystawy dzieli się na dwie części. W pierwszej — należy pokazać, że sprawy morskie są w Polsce niedoceniane, w drugiej — że praca żeglarska w harcerstwie zmierza

*) Według broszury S. Tomaszewskiego „Budowa modelu żaglowca". Wyd. LMK, cena 0,80.

do wychowania młodzieży o światopoglądzie morskim.

W części pierwszej można wystawić przede wszystkim eksponaty obrazujące znaczenie morza, np: wykresy taniości transportu morskiego, potęgę kolonialną państw morskich, dochody z frachtów morskich, dochody z kolonii, sieć linii okrętowych, źródła surowców. Materiału dostarczą wydawnictwa LMK, Mały Rocznik Statystyczny i Rocznik Morski i Kolonialny 1938 (kosztuje 1 zł.).

Druga grupa eksponatów winna przedstawiać losy dostępu Polski do morza w formie map, modeli, dawnych okrętów kaperskich, planów bitew morskich i t. p.

Wreszcie w grupie trzeciej znajdzie się obraz wysiłków morskich Polski Niepodległej, a więc wykresy rozwoju Gdyni, floty handlowej, rozwoju transportu morskiego i t. p.

Pierwsza część Wystawy powinna zakończyć się grupą eksponatów, wykazujących, że mimo wielkich wysiłków, dotychczasowe osiągnięcia są częścią tego, co należy wykonać. Dowodem tego mogą być: wykresy udziału bandery polskiej w komunikacji morskiej, zestawienia porównawcze z naszymi sąsiadami pod względem wielkości floty handl., dochodów z morza i t. d.

W drugiej części wystawy należy pokazać, co robi harcerstwo wodne, z zakresu zbliżania młodzieży polskiej do morza, a więc: mapę rejsów „Zawiszy Czarnego", fotografie z rejsów (ćwiczenia żeglarskie, zwiedzanie obcych portów, stoczni, doków), model „Zawiszy Czarnego", mapę podróży W. Wagnera na „Zjawach", mapę podróży „Poleszuka", a poza tym w odpowiednim skrócie wszystko to, co może być na wystawie „Jak pracują harcerze żeglarze".

A więc teraz do pracy!

Nie tracąc czasu, należy ułożyć plan wystawy, rozdzielić prace wykonawcze między zastępy i prowadzić je szybko i sprawnie.

Z wszelkimi zapytaniami zwracajcie się do „Żeglarza", który udzieli wyjaśnień, wskaże książki i będzie w ten sposób starał się dopomóc Wam w przygotowaniu wystaw.

LUDWIK WALASIK

DOOKOŁA ŚWIATA NA JACHCIE „POLESZUK"

I. Lizbona — Casablanca

Na pokładzie s/j Poleszuk, wrzesień — październik.

Podróż na pokładzie harcerskiego jachtu „Poleszuk" to jakby czarowny sen. Przed oczyma przesuwa się barwna mozaika obrazów z szybkością kinematograficzną. Jedna przygoda goni drugą, wrażenia wprost walą się na człowieka. Jest fizycznym niepodobieństwem wszystko uchwycić, zapamiętać, rozważyć...

Minęliśmy zatokę Biskajską w wielkim napięciu nerwowym, w oczekiwaniu na ziszczenie się prawdy o jej niespokojnym, kapryśnym a złośliwym charakterze. Złe minęło. Przed nami leży oto urocza Lizbona wśród malowniczych wzgórz wulkanicznych u ujścia Tagu. Nie widać miasta z portu; schowało się za szpetnymi magazynami i halami targowymi, które na dużej przestrzeni ciągną się wzdłuż brzegu, zwyczajnie, jak to w portach bywa. W basenach na wiecznie niespokojnej fali przypływu i odpływu (port jest otwarty dla przypływów) kołyszą się kutry rybackie, jakże inne od naszych. Odmiennie ożaglowane: z łacińska, czy z reją à la luger lub gaflowe, maszty mocno chylą się ku rufie około 15°, dzioby łodzi zawadiacko zadarte do góry, zdobne mozaiką żywych barw. Wszystko tu jest bajecznie kolorowe, tchnie południem, nosi na sobie piętno żywych, łacińskich temperamentów, starej kultury i wielkiej, morskiej historii.

Dla nas, Polaków, świat tu tak bardzo odmienny. Długie aleje wysadzane palmami (które przecież widywaliśmy tylko w cieplarniach i to skarlałe), chodniki misternie ułożone w mozaikę z barwnej kostki i wspaniałe pomniki.

Dzięki uprzejmości posła polskiego p. Dubicz-Petnera, zwiedzamy jego samochodem okolice Lizbony w towarzystwie p. Paszkiewicza, sekretarza miejscowego Poselstwa Polskiego. Zaczynamy od grobowca wielkiego żeglarza Vasco de Gamy, następnie odległą o 30 km. — Sintrę. Na wysokiej na 500 m. górze stoi zamek królów portugalskich. Prowadzi tam wijąca się serpentyną droga, pełna wiraży i emocji — jedzie się niby górską kolejką.

Na szczycie sterczy zamek budowany z ciosanego kamienia, dobrze utrzymany w pierwotnym stanie. We wnętrzu nie widzi się przepychu, właściwego władcom południa, lecz raczej żołnierską prostotę, w której kochali się dawni rycerze Portugalii. Zamek ten — to przede wszystkim twierdza obronna, nie

zaś wytworna rezydencja królewska. Stąd rozciąga się rozległy widok na dalekie okolice, na błękitne morze i ciche miasteczko, położone u stóp warowni.

W Portugalii zaczyna się już prawdziwe południe z palmami, oliwkami, kaktusami.... tyle owoców! Winogrona po 1 szkudzie kilo (25 groszy). Musimy raz do syta zakosztować winogron. Kupujemy więc wielki, dwudziesto-pięcio-kilogramowy kosz i z tym słodkim ładunkiem dnia 11 września o godz. 4.30 opuszczamy uroczą Lizbonę.

„Poleszuk" wyślizgnął się z portu, niesiony prądem odpływu na pełne morze, na ocean, kierując się wprost do afrykańskiej Casablanki, odległej od stolicy Portugalii o 320 mil.

Świeży wiatr stopniowo słabnie, to znów zmienia kierunek. Ostatni kraniec Europy, przylądek St. Vincent, mijamy trzeciego dnia żeglugi. Pogoda piękna, ciepła, wokół roztacza się woda koloru ultramaryny. Korzystamy z małej szybkości jachtu i kąpiemy się. Spuszczamy na wodę bączki, by dokonać zdjęć „Poleszuka" pod pełnymi żaglami. Wiatr ustalił się na lekki baksztag. Mamy więcej czasu na wypoczynek, pisanie listów, na swoje prywatne myśli. Żegluga jest dużo przyjemniejsza, niż na europejskich kapryśnych wodach.

Wieczorem 17 września rzucamy kotwicę w porcie Casablanki, w miejscu wskazanym przez pilota. I tu, na gruncie afrykańskim, od razu zawieramy miłą znajomość jeszcze na pokładzie „Poleszuka". Bo oto podjeżdża do nas dwóch jachtsmenów, z których jeden, p. Tay, jest prezesem miejscowego klubu żeglarskiego p. n. Nautique Club. Na wstępie zawiązuje się żywa rozmowa. Tyle wiadomości o Marokku i Casablance! Więc miasto to zamieszkuje 175.000 osób, w tym większość Arabów. Stąd w r. 1907 wojska francuskie rozpoczęły swój zwycięski podbój Marokka. Uparta wojna zakończyła się dopiero przed kilku laty. Piękna Casablanca, którą w zamierzchłych czasach założyli portugalscy żeglarze, od tych chwil przeżywała długie koleje burzliwej historii — dziś podlega nowemu władcy — Francji.

Nazajutrz po przybyciu do afrykańskiego brzegu słyszymy, tak miłą uszom, mowę polską. Przerywamy gotowanie obiadu i na pokładzie witamy nowych gości, których zwabiła białoczerwona bandera. Od tej pory prawie wszystkie chwile spędzamy w ich towarzystwie. Oni — to pp. Jelski i Ziółkowski, oprowadzają nas po mieście, organizują naszej wyprawie propagandę, zapoznają z miejscową Polonią złożoną z 17 osób. I w Afryce, odległej Afryce, gwarzymy po polsku, siedząc na werandzie kawiarni „Excelsior" w dość licznym towarzystwie rodaków. Pan Jelski opowiada, jak to przed dziesięciu laty przybył do Afryki z kilku tysiącami złotych w kieszeni, z zamiarem założenia przedsiębiorstwa handlowego; okazało się, że rozporządza nazbyt szczupłymi środkami, przenosi się więc do Konga, próbuje osiedlić się na stałe, lecz i tam okoliczności nie sprzyjają, idzie dalej, do Dakaru, by stamtąd z kilkoma frankami przy duszy wrócić do Casablanki i na tym samym miejscu, gdzie obecnie popija wspólnie z nami kawę, nosić deski. Nie zraziło go niepowodzenie, dorobił się na nowo; dziś jest człowiekiem zamożnym: ma własny sklep, a w nim wiele polskich towarów. Inna rodzina polska, w gronie której spożyliśmy obiad, również zajmuje się handlem dość oryginalnym: konfekcją, sprowadzaną z Polski, ładuje się na samochód i wyjeżdża na kilka dni lub na dłużej do odległych o kilkaset kilometrów miast i sprzedaje towar zamieszkałym tam białym. Z takiej wyprawy kupcy zawsze wracają z paru tysiącami franków, a zysk wynosi co najmniej 50%.

Marokko ma specjalne warunki, sprzyjające zbytowi zagranicznych wyrobów, bowiem Francja — protektorka, nie może podbijać cła, które nie przekracza tu 10 — 12% wartości towaru, bez względu na jego pochodzenie. W mieście ciągną za nami różni przewodnicy i żebracy. Wprost trudno się od nich opędzić. Są tak uparcie natarczywi, że i milionera doprowadziliby do bankructwa, oczywiście, gdyby się nie bronił. Gdy taki miejscowy „cicerone" nie może doczekać się napiwku czy jałmużny, zaczyna kląć po arabsku, wyrażając w ten sposób swoją pogardę dla „nieużytego turysty". Przewodnicy nie mają zwyczaju pytać, czy ich kto potrzebuje, czy nie i nie raczą nawet zwracać uwagi na odmowę. Idą za człowiekiem póty, póki zniecierpliwiony Europejczyk nie zapłaci.

Wiele czasu spędzamy na wizytach w Nautique Club, to znów gościmy p. Tay'a i członków klubu we własnych „apartamentach" na „Poleszuku". Zwyczajem żeglarskim, wymieniliśmy między sobą proporczyki, znak widomy uczuć, które żywimy do siebie wzajem — goście z Europy i gospodarze w Afryce.

Dzięki p. Jelskiemu (korespondent P.A.T.) odwiedził nas dziennikarz z „Petit Marocain"; w prasie miejscowej ukazują się kilkakrotne bardzo przychylne artykuły o „Poleszuku". W ogóle „Poleszuk" prezentuje się świetnie i nie przynosi nam wstydu, przeciwnie, wyróżnia się dodatnio spośród dwu jachtów, które obok nas stoją: jeden przypłynął z Tahiti, drugi z Sardynii.

(c. d. n.)

Nad Morzem



W pożarach twych, o morze wiecznie zmienne,
W tęsknocie fal, co z szumem w bezkres biegą,
W poświstach burz i w ciszy twej bezdennej
Jak skrzydła ptak kąpałem ducha swego.

I tęskno mi, dziś tęskno niepomiernie
Za twoich dróg odwieczną melancholią:
Strudzoną pierś znów ranią życia ciernie,
I dawnych ran znów bardziej blizny bolą.

Ach, jakże rad powrócę na twe łono
I będę pił olbrzymie twoje tchnienie,
Co z szumem fal unosi się z błękitu

I płynie tam, gdzie zorze jasne płoną,
Gdzie w blasku ich wędrują ciche cienie —
Jak stada mew — do źródeł swego bytu!

MARIUSZ ZARUSKI

Inż. A. KONOPKA

KILKA UWAG O HYDROGRAFII

Charakterystyka wód śródlądowych.

Woda spadając na ziemię w formie opadów zatrzymuje się na powierzchni ziemi, wsiąka lub spływa i paruje.

Wsiąkanie jest małe lub nie ma go zupełnie, jeżeli teren jest nieprzepuszczalny lub przesycony wodą, np. skała, grunt ilasty, asfaltowane ulice, grunt podmokły, lub powierzchnia wody.

Spływ następuje na terenie pochyłym; jeżeli woda nie może spłynąć zatrzymuje się i tworzy bagna, stawy lub jeziora.

Parowanie jest także zmienne, zależy ono od temperatury terenu, powietrza i od stopnia nasycenia powietrza parą wodną.

Woda, która wsiąkła w warstwy przepuszczalne zatrzymuje się na głębszych warstwach nieprzepuszczalnych, nasyca wodą wyżej leżące warstwy przepuszczalne, tworzy zbiorniki wody gruntowej i występuje w różnych miejscach na powierzchnię ziemi w postaci źródeł. Wydajność każdego źródła zmniejsza się po dłuższym okresie suszy, tj. po dłuższych okresach bezdeszczowych, a zwiększa po deszczach lub po tajaniu śniegów.

Odpływy ze źródeł tworzą strumyki, które łącząc się z sobą tworzą potoki, potoki tworzą rzeki, rzeki uchodzą do rzek głównych, a te do morza.

Jeżeli źródła nie mają bezpośredniego odpływu, powstaje nad źródłem staw lub jezioro.

Sztuczne koryta napełnione wodą stojącą lub płynącą, nazywa się kanałami, typowym kanałem o wodzie płynącej jest każda młynówka.

Rzeki, potoki, stawy, jeziora i kanały są wodami śródlądowymi, a żeglowanie po takich wodach nazywa się żeglugą śródlądową.

DORZECZE, DZIAŁ WÓD.

Rzeka z dopływami odwadnia obszar kraju, którego wielkość zależy od ukształtowania pionowego obszaru odwadnianego, tj. od jego rzeźby. Obszar ten nazywa się dorzeczem danej rzeki, powierzchnia dorzecza zwiększa się stale z biegiem rzeki.

Linia rozdzielająca dwa sąsiednie dorzecza nazywa się działem wód. Wielki europejski dział wód rozdziela dorzecza rzek spływających do oceanu Atlantyckiego, Morza Północnego i Bałtyku od dorzeczy rzek spływających do morza Śródziemnego, Adriatyku i do morza Czarnego. Dział ten przechodzi przez Polskę od Karpat koło Sianek, między wodami Sanu i Dniestru, przechodzi przez Lwów, przed Tarnopolem skręca na północ, a koło puszczy Białowieskiej skręca na wschód.

Rzeki ziem polskich spływają do Bałtyku i do m. Czarnego. Z całego obszaru obecnych ziem polskich o powierzchni 390 tysięcy kilometrów kwadratowych przypada na dorzecza:

a) Bałtyku:

polska część dorzecza Odry . . .	47	tysięcy km²
drobne rzeki bałtyckie . . .	2	„ „
polska część dorzecza Wisły . . .	180	„ „
„ „ „ Niemna . .	52	„ „
„ „ „ Dźwiny . .	10	„ „
Razem, . ,	291	„ „

b) morza Czarnego:

polska część dorzecza Dniepru . . .	62	tysięcy km²
„ „ „ Dniestru . .	32	„ „
„ „ „ Dunaju . .	5	„ „
Razem . .	390	„ „

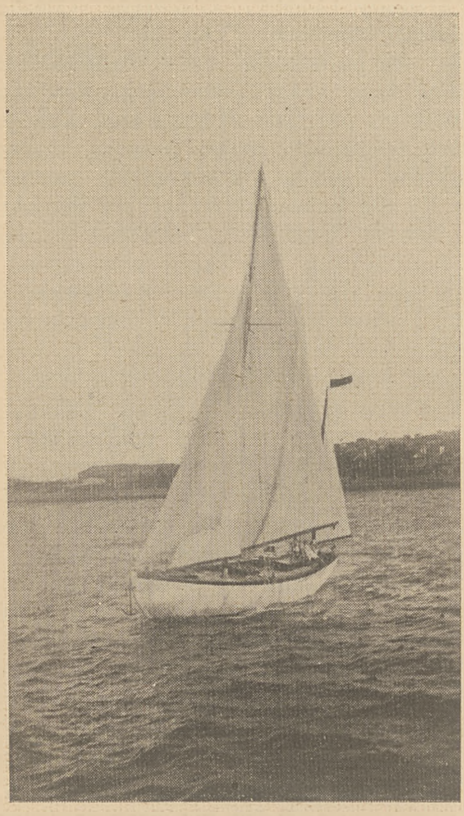
Ziemie polskie odwadniają następujące rzeki: Warta, Noteć, Wisła z Dunajcem, Sanem i Bugiem z Narwią, Niemen, Wilia, Dźwina, Prypeć, Dniestr i Prut.

Jeziora i większe stawy znajdują się w Tatrach, koło Lwowa i Tarnopola, na Kujawach, na Pomorzu, na suwalszczyźnie, wileńszczyźnie i w północnej części Polesia.

(c. d. n.)

STANISŁAW LUDWIG

REJS WŁADYSŁAWA WAGNERA



Zjawa III

Każdy harcerz żeglarz wie, że gdzieś, na drugiej półkuli, na małym jachcie „Zjawa" płynie przez oceany nasz brat, harcerz z Gdyni, Władysław Wagner.

Zwalczył wiele trudności, zwycięsko przeszedł przez sztormowe pogody, cisze, prądy, rafy.

Jego dzieje są przykładem wielkiej energii i siły charakteru, uczą nas umiłowania morza, opowiadają o „Wielkiej Przygodzie".

Zanim „Żeglarz" zamieści dokładne materiały, w paru słowach przypomnijmy sobie dotychczasowe losy Wagnera.

O pierwszym etapie z Gdyni do Ameryki opowiedział w książce „Według słońca i gwiazd" (Wyd. Głównej Księgarni Wojskowej).

Drugi etap, to zdobycie nowego jachtu „Zjawy II" i rejs przez Pacyfik, przerwany zniszczeniem jachtu na wyspie Suva. Wypadki te opisał nam Wagner w swojej drugiej książce „Pokusa Horyzontu"(Wyd. Okręgu Śląskiego L. M. i K.).

Co działo się dalej?

W r. 1935 przybył Wagner z Suva do Australii w poszukiwaniu nowego jachtu. Zorientowawszy się, że w Australii nie zdobędzie tanio odpowiedniego, wrócił do Ameryki Południowej i w jednym z miast Ekwadoru, Quaiaquil, wybudował „Zjawę III".

W r. 1937 na nowym jachcie wyruszył ponownie na podbój Pacyfiku i w listopadzie tegoż roku szczęśliwie przybył do Sydney. Różne przeszkody zatrzymały go tam aż do lipca 1938 r.

Wreszcie, ukończywszy przygotowania, odpłynął w kierunku na Indie Holenderskie. W październiku przybył do Batawii, gdzie zatrzymał się na kilka tygodni w celu przygotowania „Zjawy III" do skoku przez Ocean Indyjski.

Obecnie, jak to podajemy w kronice, płynie w kierunku na Wschodnią Afrykę.

Wielkie zaniepokojenie wywołała w Polsce wiadomość, podawana w dziennikach w końcu sierpnia, że Wagner rozbił się na skałach i słyszano jego sygnały SOS.

Wieść ta, zakrawająca odrazu na „kaczkę dziennikarską", szczęśliwie się nią okazała.

Źródło jej powstania jest następujące:

Na parę dni przed odpłynięciem Wagnera z Sydney wyruszył również w rejs do Europy angielski jacht „Fram", który po drodze zamierzał zawinąć do Brisbane.

Wejście do zatoki Brisbane jest dość trudne, bo prowadzi przez wąski przesmyk między rafami. „Fram" wpadł na skały i zaczął wzywać ratunku.

Przepływający statek holenderski widział ten wypadek i wziął „Frama" za „Zjawę", która wogóle nie zbliżała się do portu Brisbane, mijając go w odległości 60 mil m.

Swoje fałszywe przypuszczenie podali Holendrzy przez radio i tak wylęgła się „kaczka", która po tygodniu pojawiła się w b. wielu polskich dziennikach, z których zaledwie kilka umieściło potem sprostowanie.

Wyprawa Wagnera to nie jest włóczęga po oceanach dla zaspokojenia żądzy przygody.

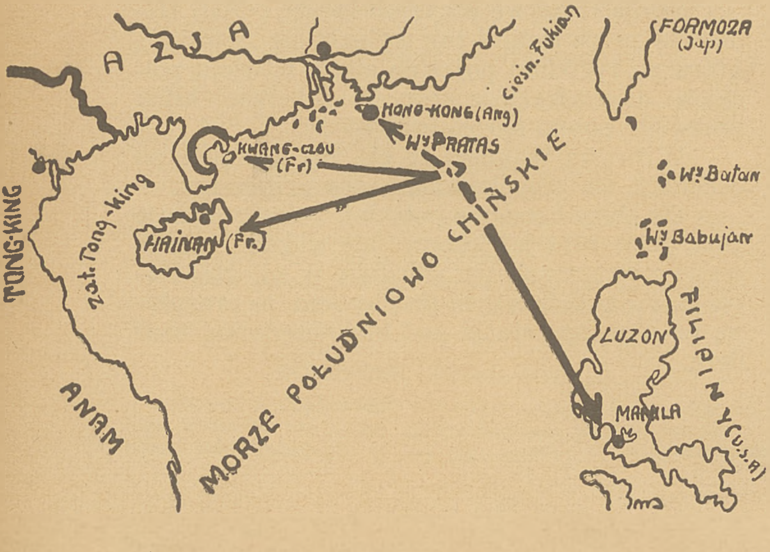
On służy banderze polskiej, którą pokazuje tam, gdzie nikt jej jeszcze nie widział, niesie wieść o wskrzeszonym państwie w odległej Europie, zapowiada swym przybyciem, że przypłyną po nim inne statki pod biało-czerwoną banderą.

OD WSCHODU NA ZACHÓD

Powszechne jest mniemanie, że morze jest niczyje. Czy tak jest w istocie? Pierwszym, który by postawił tezę przeciwną, byłby niewątpliwie polityk. I miałby trzy czwarte słuszności. Polityka poparłby historyk. Filozofa natomiast niktby nie słuchał. Musimy się więc zgodzić z faktem, że w każdym momencie dziejowym morza i oceany miały swoich władców. Najwięcej chyba ich miało Morze Śródziemne: Karowie, Fenicjanie, Grecy, Kartagińczycy, Rzymianie, Arabowie... wreszcie Anglicy, naród par excellence morski, do niedawna jedyny pan oceanicznych przestrzeni, zagrożony obecnie, jak twierdzi E. Schopen w niedawno wydanej w polskim tłumaczeniu (T. Zabłudowskiego) pracy pt. „Morze Śródziemne areną dziejowych rozstrzygnięć". (1938) odradzającą się potęgą Włoch.

Książka ta przedstawiająca fakty i wyciągająca wnioski w myśl wskazań tak modnej obecnie polityki osi Rzym - Berlin musiała zrezygnować z aspiracyj historycznych, ba nawet głębszej publicystyki. Autor zapowiada, w sposób wcale niedwuznaczny, koniec panowania Anglii na Morzu Śródziemnym. Losami mórz mają kierować dwa bloki: anglo - saski związek Anglii ze Stanami Zjednoczonymi A. P. z jednej, i włosko - japońsko - niemiecki związek z drugiej strony. Nie wydaje mi się takie zestawienie sił trwałe (do bloku pierwszego trzebaby dołączyć Francję i Sowiety).

Morze miało zawsze jednego niepodzielnego władcę, który, jeśli nie mógł władać samodzielnie, ustępował. O fakcie tym decydowała przeważnie jedna tylko przegrana. Tak przegrały Ateny swą hegemonię na morzu wyprawą do brzegów Sycylii (413 prz. Chr.) oddając władzę Rzymowi; tak w jednej bitwie pokonała Genua Pizę raz na zawsze (pod wyspą Melorią 1245), przegrywając następnie z Wenecją pod Chioggią (1380); tak przegrała Turcja. (Lepanto, 1571). Zupełnym pogrzebaniem morskich aspiracyj Hiszpanii stała się klęska złotej armady (1588); Trafalgar (1805) grobem potęgi morskiej Francji.



Czy na podstawie tych faktów możemy utrzymać tezę autora, że bloki te zapanują naprawdę na morzu? Raczej nie. Każdy dzień przynosi zdarzenia, które przeczą skuteczności paktów, umów, konwencyj, porozumień. Można by się nawet odważyć na paradoks, że pakty tworzą konflikty. Jeśli już jednak mowa o konfliktach to warto wspomnieć o zaostrzającym się stopniowo konflikcie wyspy Hainan. Sprawę tej wyspy, o pierwszorzędnym strategicznym położeniu, omawia p. Radosław Krajewski w interesującym artykule pt. „Światowa polityka morska". (Flota polska, 1938, n. 44). Wyspa ta leży we wschodniej części zatoki tongkińskiej. Została nabyta od Chin przez Francję i mimo, że stanowi jej własność, uważana jest coraz częściej przez Japonię za suwerenną ziemię chińską, która wraz z Chinami stać się powinna jej własnością. W razie opanowania przez nią Chin Północnych, dotychczasowy szlak dowozu materiałów wojennych dla Chin przerzuci się właśnie na południe, na Honkong i Indochiny francuskie. Fortyfikuje więc wyspy Pratas, leżące tuż pod nasem baz bloku drugiego na Dalekim Wschodzie: Honkongu, Kwan-czou, Hainan i Manilii. Tak się przedstawia w skrócie kompleks wyspy Hainan, u brzegów której zbiegły się interesy Sowietów, Japonii, Francji i Anglii. O konflikcie tym wspominam dlatego, że jest on charakterystyczny dla polityki morskiej, której zasadą jest opanowanie punktów pierwszorzędnej wartości strategicznej.

Równie ciekawy materiał dotyczący geopolityki już nie wschodu, a najwięcej nas interesującego regionu bałtyckiego, znajdujemy w artykule p. Romana Piotrowicza p. t. „Niemcy, Bałtyk, Sowiety". (Naród i Państwo, 1938, n. 45 — 46). Autor stara się udowodnić, że ekspansja surowcowa Niemiec nie na Bałtyk się skieruje, lecz na południe. Młode kraje nadbałtyckie szybko dogospodarowywujące się, usamodzielniające. (Polska, Finlandia) nie staną się odbiorcami. Również Sowiety rezygnują z Bałtyku, kierując swe plany na północ, na Morze Lodowate. Dowodem tej defenzywnej roli Bałtyku jest budowa kanału bałtycko-białomorskiego. Woda Bałtyku nie daje tym państwom wielkich szans na wypadek „ataku któregoś z tych państw na dotychczasowy porządek świata, zasłaniają jednak najbardziej czułe nerwy tego ataku". Stąd wypływa ta ciągła troska obu państw o zapewnienie sobie jaknajwiększych wpływów na tych wodach, a nawet nietajona dążność do opanowania tych wód.

W. D.

ZOFIA DRAPELLOWA

MIĘDZYMORZE — SŁONECZNA PIEŚŃ O HELU

Morze zmywa nieskończonym chlustaniem cokolwiek w duszy człowieka jest bojaźnią wobec tyrana, lub wobec tłumu, cokolwiek jest przesądem, zabobonem, co jest zastarzałym błędem myśli, z choroby, lub głupoty nasiąkłym.

Morze odmywa i odkurza wszystko co jest przemijające, podatne, słabe, sypkie, co się da odłamać, oderwać, rozproszyć.

To, co po pracy tych fal w człowieku zostanie, jest już naprawdę twarde i niewzruszone jak skała.

STEFAN ŻEROMSKI

Jest jedna dziwność w obrazach Żeromskiego, to jego — jak określił Brzozowski — nieustanne ze wszystkim żegnanie, żal, że wszystko przemija, ginie, niknie. Przyroda dla niego to proces ciągłego zamierania, odchodzenia. Ta cecha jego twórczości najsilniej uwypukla się przy porównaniu go z Reymontem. „Możnaby powiedzieć, że zasadnicza różnica duchowa między nimi na tym się zasadza, że dla Reymonta świat obrazów, wrażeń, przekształca się, znika nieustannie, poto, aby zrodzić przyszłość z siebie. Tęga wiara w tę przyszłość, krzepka żądza ujrzenia jej, zdrowa ciekawość czynią dla Reymonta ze stawania się i jego fluaktacji zjawisko radosne i miłe. Żeromski w tym samym procesie, w tym samym nieustannym potoku, widzi zapadanie wszystkiego w nicość, głuchy szum chłonącej otchłani i śle za rzeczą każdą nienasycony wzrok swój, wytęża obolałe serce. Dla Reymonta świat jest nieustannym rodzeniem się, dla Żeromskiego umieraniem" [1]).

A jednak niema takiego drugiego bałwochwalcy urody życia, jakim jest Żeromski. To ciągłe żegnanie się ze wszystkim, ten wieczysty lęk utraty, każą mu przeżywać, ciągle przeżywać, każdą chwilę jaknajsilniej, jaknajintensywniej przeżyć.

W *Międzymorzu* intensywność przeżyć osiąga najwyższe swe napięcie —ginie tu jednak owa osławiona „polska ponurość", a dźwięczy nowy, niespotykany do tej pory ton triumfu, radości, pogody.

„Gruba chmura, która całunem ogarnęła moją duszę i całunem zasłoniła moje oczy, odwinęła się tego rana.

Dźwignąłem głowę spod całunu i podniosłem oczy na tę stronę ubogą.

Uśmiechnęły się do mnie własnym uśmiechem mej duszy wyżyny, białe zaspy piasczyste, bladą porośnięte wydmuszycą.

Roześmieję się jeszcze ze szczęścia mej młodości, od nadmiaru siły oczu, z przepychu władzy mojej, która niegdyś radośniejsza bywała od promieni słonecznych".

Na tym nowym dla siebie tle snuć będzie Żeromski pieśń o Helu, ni bajkę, ni historię przedziwną z mroku legend na światło słoneczne wydaną. Pełne uniesień i zachwytów opisy „międzymorza" przenikają do naszej wyobraźni, narzucając jej obrazy pełne uroku i zaklętego czaru, kołyszą jak fale Małego Morza w cichy pogodny dzień....

Hel! — pas jasnej ziemi przed prawiekami zwycięski dający opór nawale wód morskich z północy i słodkich wód z południa, po których dawnym łożysku nie zostało już śladu — taką ma przeszłość — legendę.

— Hel — Piekło — mówił o nim przed wiekami żeglarz waregski, czy brytyjski, gdy miotany wichrami i burzą statek do cichej, wabiącej ogniami przystani wprowadzał. Bo gdy tylko korab jego w piachy nadbrzeżne się worał, rozbłyskiwały zewsząd pożądliwością błyszczące oczy mieszkańców i ciężka maczuga na głowę i barki jego spadała.

Hel — głosi stara legenda — to imię małżonki księcia Wartysława Pierwszego, który tu miasto zbudował i na pamiątkę żony imię mu to nadał.

Hel — miejsce i źródło krwawych rozpraw o głowę świętej Barbary, burzą i przypadkiem na jego wybrzeże rzuconej.

Hel — miejsce i wieczna pamiątka zbrodni na bracie popełnionej...

Ponura jest przeszłość starego Helu.

Słoneczna pieśń o nim — to pieśń o nowym Helu.

„Przychodzimy na to jałowe wybrzeże z cudownego losów użyczenia, na skutek przedziwnej zapłaty, ażeby zeń uczynić naszej wolności skarb bez ceny.

Przychodzimy, jako spadkobiercy Krzywoustego drużyny.

---

[1]). Stanisław Brzozowski: „O Stefanie Żeromskim" Studium 1904 r.

Ona przez lasy przerąbała pierwszą drogę dla cichego apostolstwa synów bożych.

Ona szła wielkie rzesze słowiańskie wesprzeć o polskie mocarstwo, obronić i zachować.

My przychodzimy, gdy już rzesze słowiańskie pochłonięte zostały i zniszczone na wieki.

Przychodzimy, aby szczątek ostatni od zagłady uchronić.

Lecz brzmi wśród nas ta sama, nowotna po wsze czasy, cantilena radosna.

Przybywszy na to jałowe wybrzeże, budujemy portowe paliszcza, wprawiamy w ruch nowe koleje, prowadzimy poprzez błota bite drogi i zbogacamy mieszkańców.

Mowę ich bezcenną zachowujemy od zguby.

Jakoby z ręki legendarnego kaszubskiego wielkoluda, stolema, który z oksywskiego półwyspu ciskał wielkie głazy w Radłowo, sypią się na radłowskim pobrzeżu nowe piękne osiedla.

Strzały armat ze statków wojennych łoskot roznoszą po morzu, po dolinach, po górach, głosząc wszem wobec, iż stopa tępiciela nigdy tu już nie postanie.

Nie przynosimy tu zbrodni, nie przynosimy przemocy, nie przynosimy krzywdy.

Przynosimy zapomnienie, odpuszczenie i pokój.

Przynosimy dobro i pracę".

Międzymorze powstało w 1923 roku i w tymże roku zostało wydane, antydatowane jednak na rok 1924, tak więc właściwie w tym roku święci swe piętnastolecie i ciągle jeszcze obok *Wiatru od morza* jest najpiękniejszym utworem naszej literatury marynistycznej. Wspaniałe opisy przyrody, w *Międzymorzu* rozsłonecznione jeszcze radością i spokojem wewnętrznym, które właśnie dzięki morzu osiągnął[1]) nieprędko znajdą równego mu liryka i epika w jednej osobie, bo takim właśnie jest Żeromski [2]).

„Zachwyciła się fiołkowa chmurka pięknością rogatego księżyca na godzinę przed wschodem.

Rozpostarła się ni to uwielbienie bezsilne przed srebrnym majestatem, w dole jego połyskliwej bryły.

Nie może odpłynąć na wschód, nie może się na zachód odczołgać".

— Jak Żeromski tworzy swe obrazy?

Zwykle opisuje to, co już raz widział, choć nie zawsze widział to, co opisuje. Nie widział na przykład, gdy pisał *Wisłę,* czy *Urodę życia,* polskiego wybrzeża, ale widział inne — choćby francuskie. Opierając się na wspomnieniu jednego, stwarza sobie wizję drugiego i tak powstaje obraz, który czaruje nas swą świeżością i dotykową wprost rzeczywistością.

„Twórca dnia, wiekuisty i nigdy nie gasnący ogień niebieski, doskonały krąg żywota światów i bytów, złote słońce, stacza się oto z nieboskłonu.

W szkarłat nabrzmiałej kuli niestrzymany dla oka, przemienia złoto swojego kręgu, rozciąga kulę w kształt wydłużonego elipsoidu, — i w wodach puckich, kędyś naprost królewskiego Rzucewa tonie w rozpłomienionym Małego Morza obszarze".

---

1) Na wiele lat przed poznaniem morza pisał o nim Żeromski (Uroda Życia 1912, Wisła 1917/18). Przez długie lata marzy, by je zobaczyć, jednak dopiero w r. 1920 spełniają się jego marzenia. Zamieszkuje w Orłowie. Morzem jest zachwycony — „Wiele podróżowałem" — mówi do Bernarda Chrzanowskiego — „Ale tak pięknego zakątka, takiego połączenia morza, lasów i wzgórz nie widziałem nigdy. Tu czuję się spokojny i szczęśliwy". Staff: „Chałubiński polskiego wybrzeża" Wiadomości Literackie 1926 r. nr. 3.

2) „Punktem wyjścia jest zawsze u niego uczucie, jest on lirykiem, tylko lirykiem dość niezwykłym. Uczucia, wzruszenia, które go przenikają, stają się jakgdyby duszą świata". (Stanisław Brzozowski, Studium o Żeromskim 1904).

„...charakterem swoich opisów przyrody Żeromski odróżnia się od swoich wielkich poprzedników, a choć naśladowano go pod tym względem bardzo skwapliwie, nikt go nie prześcignął a mało kto i rzadko kiedy mu dorównał w nastrojowej sugestywności z jaką narzuca nam on swe, w gruncie rzeczy naturalistycznie komponowane krajobrazy" (Kazimierz Czachowski: Obraz współczesnej literatury polskiej 1934, t. II, s. 190).

PRZYPOMINAMY!..

Dr. Władysław Sowiński (prof. U. J. P.).

Prawo Handlowe Morskie w zarysie wraz z przepisami o asekuracji morskiej i zestawieniem przepisów administracyjno-morskich.

Wyd. Książnica Atlas. 1935 r. str. 297.

Ze względu na zupełny brak w literaturze polskiej tego rodzaju pracy — książka prof. dr. Wład. Sowińskiego zasługuje na szczególną uwagę.

Autor, pisząc swą pracę, zmuszony był oprzeć się wyłącznie na literaturze zagranicznej, a niejednokrotnie tworzyć zupełnie nowe terminy dla poszczególnych pojęć z dziedziny prawa handlowego morskiego wobec braku odpowiednich określeń w dotychczasowej terminologii polskiej.

Napisana językiem przystępnym dla każdego, zaciekawia i uczy tych, którzy dotąd nie mieli okazji zapoznania się z skomplikowanemi przepisami prawa morskiego.

ST. WARNIA

LĄD I MORZE

Fragment z opowiadania p. t. „Szturman oceanów na lądowych wywczasach", w którym poznajemy środowisko lądowe i reprezentowany przez Liniewicza żywioł morski.

Już po raz trzeci wyjeżdżam na letnisko, takie podmiejskie letnisko warszawskie z piachem, sosenkami, żydkami, złą pogodą... i nudzę się śmiertelnie. Bo cóż robić?!..

Gdybym był kawalerem, uprawiałbym z nudów flirt, gdybym umiał łowić ryby na wędkę — ale to musi być już beznadziejne, chociaż, bo ja wiem... Jakoś nie mam odwagi nadziewać żywego robaka na haczyk i oszukiwać biedne okonie i płotki. Jestem widać zbyt ślamazarny, czy jak kto woli — mam miękkie serce. Żona lubi letnisko. Ona coś w tym widzi.

Dopiero po dwóch tygodniach pobytu na letnisku w monotonję naszego życia wkradło się zainteresowanie w osobie pewnego pana.

Zazwyczaj sypiam do g. 9 rano, lecz tym razem, dla odmiany wstałem o szóstej i wyszedłem na ganek dla zaczerpnięcia świeżego powietrza. Mieszczuchy wierzą w świeże powietrze, a że właśnie jestem stuprocentowym mieszczuchem... Zresztą obojętne. Do pobliskiej rzeczułki zmierzał szerokim krokiem ów pan: barczysty, w rozhełstanej koszuli, ze sterczącym brzuchem, w kapeluszu, który kiedyś miał jakiś fason i kolor. Za nim biegł nibyjamnik, wywijając kończystym ogonkiem. Pan, mijał właśnie opłotki i mogłem oglądnąć go z bliska. Mimo stroju, przyszło mi odrazu określenie „pan", a nie „człowiek", czy „chłop", czy w ogóle „mężczyzna". Każde z tych określeń ma głęboki sens, boć co innego „pan", „starszy pan", co innego „człowiek", „chłop" i t. p. Wystarczyło przyjrzeć się jego twarzy, wielkiej, pofałdowanej myślą i namiętnościami. Nie miał zmarszczek, tylko fałdy. I oczy! Dziwne, stalowe... Spojrzał od niechcenia, a mnie aż coś onieśmieliło. Uczułem się dziwnie mały, i słaby, ja, podobno najstraszniejszy z belfrów gimnazjum, w którym pracuję. Sztubaki uczą się ze strachu, nie wiem przed czym. Wydaje im się, że jestem straszny, strasznie przenikliwy, wszystkowiedzący, tajemniczy, że cechuje mnie konsekwencja pozbawiona serca... Kiedyś narysowali na tablicy moją karykaturę i podpisali „Nero". A to wszystko z nudów. Od pewnego czasu nic mnie szkoła nie obchodzi. Uczę „polskiego" z takim smakiem, jakbym jadł trociny i dziwne — umieją. Przez pierwsze trzy lata może szkoła bawić, ale ja to uprawiam siódmy rok. Boże, co za nuda!

Otóż ów „pan", zrobił na mnie takie wrażenie, jakie ja zapewne robię na uczniach. Wydał mi się wcieloną tajemnicą. Odchodził z głową zadartą do góry, jak generał, a chwiał się na krótkich nogach, jak marynarz. Skąd mi do głowy przyszło takie porównanie? Za to miał na sobie strój bezrobotnego z zawodu. Również usłyszałem jego głos: — Żarcik, — wołał na nibyjamnika — psi synu, nie szczekaj na byle kogo, tylko na prawdziwych złodziejów. — Ale mnie uczcił, niema co, więc jestem byle kimś, bo Żarcik ujadał przecież na mnie, za to nie jestem „prawdziwym złodziejem".

O ósmej przychodzi zawsze mleczarka. Tak niby od niechcenia, zapytałem, co to za jeden pan ...określiłem wygląd niedawno spodkanego nieznajomego.

— A ten, to Liniewicz się nazywa, powiadają o nim, że carownik, cy jakiś i magik. Skaranie boskie. Marciniakowa, żona pomocnika maszynistego, powieda, że ze psem gada jak z człowiekiem, a pies to niby i pisane rozumie, że żmije strzegą jego zagrody.

— Tak powiadacie? A nie mylicie się?

— Bogać ta! — Oburzyła się kobiecina — Marciniakowa nie bele co, honorowa. Musi ta i prawda, ja ta nie byłam u niego i nie będę,bo on kozę, jak żyd hoduje, i kur ma ze sześć i ogródek....

— To on gospodarz? — indagowałem.

— Et, zara gospodarz. Przyjechał skąd-

Na początku książki mamy przegląd historyczny prawa morskiego.

W ogólnej swej treści praca obejmuje normy dotyczące nabycia i zbycia statku handlowego morskiego, praw i obowiązków przedsiębiorcy żeglugowego i kapitana statku, zawierania umów o przewóz ładunku, czarterpartii, odpowiedzialności przewoźnika za utratę i uszkodzenie łaunku, wydania ładunku ze statku, konosamentu, dotyczącego przewozu podróżnych, ubezpieczenia morskiego awarii, zderzenia statków oraz wynagrodzenia za ratowanie statku.

Książka zawiera również Brukselskie Konwencje z 1924 i 1926 roku, jak i systematyczne zestawienie przepisów administracyjno morskich, oraz organizację morskich portów handlowych.

Dzięki osobistemu doświadczeniu, nabytemu w ciągu swej długoletniej pracy w Ministerstwie Przemysłu i Handlu, oraz gruntownej znajomości zagranicznej literatury fachowej, autor stworzył bogate i głębokie źródło wszelkich wiadomości z dziedziny morskiego prawa handlowego, czym znakomicie przysłużył się naszej literaturze prawniczej.

T. Piotrowski

ciś ze dwiema walizami, wydzierżawił domecek z ogródkiem od tego, jak tam, od świagra dróżnika z przejazdu kole mostu, no tego, na śmierć zabacyłam, tego...

— Wszystko jedno jak się nazywa, a co ten pan z zawodu?

— Nie wim, panie, coby on był, powiadają... A tera go pan widział, tera? To on szedł do rzeki, on sie ta co ranka kąpie, zimno cy ciepło, zawdy. Powiadają, ze całki malowany — zasłoniła wstydliwie twarz chustką i uśmiechnęła się dyskretnie, po wiejsku.

— Malowany, — zdziwiłem się, gdzie malowany?

— Ło, jaki pan ciekawy, przeciem go nie oglądała, ino słyszałam, powiedali. Juści, ze jakaś nieskromność, zeby tak cłek se ciało grzesne jesce malowankami stroił.

— To nie wiecie, skąd się wziął?

— A nie wim, musi zamorski.

— Może marynarz? — zapytałem.

— Marynarz, co to takiego, marynarz?

— To nie wiecie, gosposiu, to taki, co po morzach na okręcie pływa.

— Może i taki, kto jego tam wyrozumie. Ni pan, ni chłop, taki!

Nie wiele się dowiedziałem, ale zaciekawienie moje wzrastało.

Już tydzień minął od chwili, gdy po raz pierwszy zauważyłem pana Liniewicza, a już tak wiele o nim myślę. Rzeczywiście dziwny człowiek i nieprzeciętny. Chciałoby się to komu kąpać w czasie szarugi, gdy wiatr wieje a kapuśniaczek mrzy... a mój nieznajomy idzie z pieskiem do rzeki, zawsze jednaki, systematyczny, co zdaje się być w sprzeczce z nagłym zjawieniem się w tej okolicy. Może emeryt? kto jego tam wie. Krążą o nim bajki i bajeczki, ale kto on jest?

Listonosz przyniósł list do żony od jej matki. Spróbowałem zagadnąć:

— Panie, czy zna pan pana Liniewicza?

— O, znam. Codziennie zanoszę mu gazety zagraniczne i polskie: i „Timesa" i „Le matin" i „Berliner Tageblatt" i „Kurierka". Tak panie, jakiś uczony, albo licho wie. Raz otrzymał pocztówkę zagwazdaną chińskimi kulfonami. Że też on to rozbierze, co tam napisano. To musi być, panie, głowa. A żyje, panie, jak chłop. Przepraszam, ale po co pan szanowny pyta o pana Liniewicza?

— Tak sobie, przez ciekawość.

— Tylko niech pan szanowny nie wybierze się do niego, bo psem poszczuje. On nie lubi ludzi. Ja panie wolę tam nie wchodzić. Wrzucam wszystko do skrzynki i tyle. To panie magik, podobno czaruje. Ja tam w cuda i czary nie wierzę. Licho jednak wie. Pan rozumie, lepiej złego nie ruszać, bo potem może być nieszczęście.

— Więc on zły?

— Zły, nie zły, ale panie szanowny, nie widzi mi się, żeby co dobrego. Wykpi, wyśmieje, niby po przyjaźni; z psem gada, żmij panie szanowny, aż się roi w okolicy.

— Widział pan?

— Nie widziałem i ja potrosze nie wierzę, ale boso bym, panie, nie poszedł. Podobno tresuje gady.

Wcisnąłem listonoszowi złotego w garść, żeby mu się drugim razem lepiej gadało. Też dziwny człowiek, chuchnął na pieniądz, obejrzał, jakby w obawie, że fałszywy, i wpuścił do kieszeni.

Widziałem, jak za furtką jeszcze raz oglądał napiwek, ważył złotego w dłoni, znów chuchnął... Przyszło mi do głowy, że poczta musi licho opłacać swych funkcjonariuszów, skoro złoty robi na nich aż takie wrażenie. Jak on mi salutował, ten mizerny człowieczek gdy odchodził. Wydaje mi się, że Liniewicz, to albo da dziesięć złotych napiwku, albo dziesięć razy po pysku. Człowiek z taką miną!

Wkradł się w nasze prywatne życie, nic o tym nie wiedząc. Żona dopytuje: Co tam twój Liniewicz?

Opowiadam jej, a ona ciągle swoje: — Dobrze, ale kto to jest?

Ba, kto on taki, odpowiedz jej biedny człowieku. Kiedy nikt nic o nim napewno nie wie. Plotki i domysły, oto wszystko.

(c. d. n.)



NIEME FALE GŁOSOWE I ICH DZIAŁANIE, taki tytuł posiada ciekawy artykuł inż. J. A. drukowany niedawno w czasop. *As*, n. 46 z dn. 13. 11. ub. r. Artykuł ten jest dla nas żeglarzy ciekawy. Fale te, będąc falami ultrakrótkimi, mają zastosowanie przy rozpraszaniu mgły i przy pomiarach głębokości morza. Pod wpływem tych bezgłośnych fal, — wydawanych przez specjalnie skonstruowane syreny, drobniutkie cząsteczki pary wodnej zbijają się w krople i mgła słabnie a nawet się rozwiewa. Fale te skierowane prosto w głąb morza, po odbiciu się od dna wracają jako echo i tu są przez aparat odbiorczy samosygnalizujący odbierane. Na podstawie znajomości czasu jaki upłynął od nadania do momentu powrotu i szybkości rozchodzenia się tych fal w wodzie morskiej oblicza się drogę z dokładnością do 10 cm., w granicach jednak od 50—500 m.

STO SIEDEM lat minęło od nieudanej wyprawy brygantyny Symmetry, która w dniu 14 lipca 1831 r. wypłynęła z Londynu z ładunkiem 15800 karabinów. Dzieje tej wyprawy kreśli w wielce intersującym szkicu źródłowym p. Widold Hubert pt. *Wyprawa Jerzmanowskiego w r. 1831 (Myśl Narodowa, 1938, n. 35)*. Wyprawa ta, wioząca broń dla przedzierającego się ku morzu korpusu gen. Ant. Giełguda, skończyła się z tego powodu nieszczęśliwie, że statek z pod

Połągi musiał zawrócić. W porcie były wojska rosyjskie, a korpus rozbrojony znajdował się w Prusach Wschodnich. W kilka tygodni później 8 września Paskiewicz zajął Warszawę.

KLEKA, to tytuł dwutygodnika wydawanego w Wejherowie. W czasopiśmie spotykamy wiele materiału do etnografii, literatury i kultury kaszubszczyzny. Pismo przypomina nieco starego „Gryfa" dr. Majkowskiego, ale jest więcej ludowe, popularne. W dodatku wydała Klëka poemat J. Derdowskiego, *„O Panu Czorlińścim co do Pucka po sece jechoł.* W nn. 21 i 22 znajdujemy dwie pierwsze części poematu kaszubskiego Józefa Ceynowy: *Rzeź Kaszebów w Gdańsku.* W n. 22 wiersz Jerzego Bandrowskiego: *O, mjerze,* oraz uwagi autora o pisowni tego słowa, które niewątpliwie zainteresują językoznawców.

W PRZEGLĄDZIE MECHANICZNYM (1938, n. 1—2) mamy interesujący artykuł podpisany: K. B. o sprzęgle elektromagnetycznym i jego zastosowaniu do napędu okrętów. Sprzęgło to przy dzisiejszej tendencji do stosowania silników szybkobieżnych (oszczędność wagi i miejsca) będzie miało duże zastosowanie. Jest to sprzęgło poślizgowe opracowane przez f-ę ASEA tworzące połączenie niesztywne wału silnika z wałem śruby. W wypadku np. unieruchomienia śruby przez lody, sprzęgło zostaje automatycznie wyłączone bez szkody dla silnika, który może nadal pracować. W tymże czasopiśmie w n.4, p. W. Milewski omawia główne silniki napędowe m/s Piłsudski. Jeżeli już mowa o wynalazkach i technice, trzeba wspomnieć o wynalazku zegara ruchu obrotowego ziemi, jak nazwał swój wynalazek p. Henryk Łoziczonek. Zegar ten ma określać długość i szerokość geograficzną miejsca, w którym się znajduje oraz podawać dokładny astronomiczny czas.

24. 11. UB. R. PODPISANO między Ministerstwem Przem. i Handlu a Stocznią Gdyńską umowę na budowę stalowego lugra motorowego dla połowu śledzi. Pięć pierwszych tego typu statków wybudowała stocznia w Papenburgu (Niemcy) i w Gdańsku w l. 1937—38. Jak podaje *Polska Gospodarcza (1938. n. 48)* nowy statek będzie miał długość 38 m. szerokość na wręgze głównej 7,5, wysokość boczną 3,35, zanurzenie bez stępki 2,65, nośność przy tym zanurzeniu 188 tDW, nośność maksymalna do znaku wolnej burty 230 tDW, ładowność gwarantowana beczek szkockich 1000, szybkość 10 węzłów, moc motoru głównego prod. szwedzkiej Atlan - Diesel, Stockholm, 4-cylindrowy 2-suwakowy typu Polar-Diesel M. 44 I, przy 350 obr. min. moc 350 KM wzgl. 370 KM przy 375 obr./min. Statek ma być wykonany w 12 miesięcy. Plany są dziełem polskich konstruktorów. Statek ma być również zaopatrzony w zmocnienia przeciwlodowe.

MINISTERSTWO Przemysłu i Handlu opracowuje obecnie 2 ustawy: o zarządzie i eksploatacji portu handlowego w Gdyni, i o klarowaniu statków handlowych morskich. Stanowisko Związku Izb Przem.-Handlowych w tej sprawie znajdujemy w n. 10 *Wiadomości Handlowych* z ubiegłego r. s. 18—19. Na tejże stronie czytamy wzmiankę o staraniach jakie rozpoczął Zw. I. P.-H. w Ministerstwie Przemysłu i Handlu w sprawie ulg dla firm polskich, które podjęłyby się dostarczania śrub do stoczni okrętowych. Jak ważna jest ta sprawa, świadczą rozpoczęte równolegle ze staraniami badania zapoczątkowane już przez Referat Budownictwa Okrętowego Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni. Referat ten w niedługim czasie stanie się niewątpliwie ważną centralą informacyjną dla firm polskich i zagranicznych *(Kurjer Bałtycki, 1938, n. 282).*

SPAWĄ WYŻSZEJ UCZELNI na Pomorzu zajmowano się niejednokrotnie. W marcu 1934 r. odbyły się narady przedstawicieli duchowieństwa, władz rządowych i szkolnych, Komisariatu Rządu w Gdańsku i Instytutu Bałtyckiego. *(Nowa Książka 1934 r. n. 2).* Rozmowy, te nie dały dotychczas pozytywnych wyników. Obecnie sprawę tę porusza dyr. Zygmunt Mocarski w pracy pn.: *O potrzebie wyższej uczelni na Pomorzu).* Recenzję tej książki podamy w następnym numerze.

NIEJEDNOKROTNIE podziwiano p. gen. Mariusza Zaruskiego za hart i niespotykaną energię. W *n. 48 Tygodnika Literackiego Polski Zbrojnej* (dod. do *Polski Zbrojnej)* p. Jerzy Pietrkiewicz w art. pt.: *Życiorys dynamiczny* kreśli swą rozmowę z gen. M. Zaruskim, ilustrowaną zdjęciami i rysunkiem wykonanym przez Z. Rozwadowskiego, przedstawiającym kapitana Zawiszy Czarnego w fałdzistym płaszczu i wielkiej ułańskiej czapie.

WIECZORY CZWARTKOWE. Nie wszyscy zapewne wiedzą, jak ważną rolę odgrywają te „Czwartki" w życiu kulturalnym Gdyni. Powstały dzięki inicjatywie art. mal. Zygmunta Cywińskiego w listopadzie 1935 r. W ciągu 3 lat odbyło się ponad 75 wieczorów (ok. 50 dyskusyjnych). Cały program zamyka się w 11 cyklach) obejmując plastykę, urbanistykę, krytykę literacką, kulturę i wychowanie, naukę, poezję, podróże, muzykę, teatr, wieczory autorskie i humoru. (Krystyna Dienstl-Kaczyńska: *Wieczory czwartkowe w Gdyni. Obrona Kultury, 1938, n. 6).* Idea główna tworzy zawsze wiele idej pośrednich. Często to zjawisko obserwujemy i tutaj. Grupa artystów-plastyków skupiona koło „Wieczorów" zakłada Związek Zawodowy Polskich Artystów Plastyków w Gdyni, który obecną swą wystawę poświęcił Z. Cywińskiemu. W taki to sposób prosty, bez subwencyj i gadania podejmuje się poważne prace kulturalne małej Gdyni, która w niedługim czasie powinna stać się miastem nie tylko uniwersyteckim ale siedzibą 1001 towarzystw naukowych tworzących podwaliny pod morską kulturę polską.

POLESZUK PŁYNIE W GŁĄB ŚWIATA. Oddala się od nas, by później zbliżyć... i wrócić. Czasopisma zagraniczne pełne są wzmianek i zachwytów. Pomału i krajowe zaczynają interesować się wyprawą harcerskiego jachtu. *Wieczór Warszawski w n. 349* z ub. r. ogłasza obszerną korespondencję skreśloną przez kpt-a jachtu dh-a Mścisława Wróblewskiego pt.: *Sportowym jachtem przez oceany. (Wrzące morze. Śmiała wyprawa czterech polskich harcerzy).*

KURIER BAŁTYCKI. Pożyteczne to czasopismo wychodzi od 2 lat w Gdyni. W każdym numerze spotykamy zawsze „coś" interesującego. Obecnie drukowany cykl wspomnień z czasów, gdy Gdynia była jeszcze bardzo maleńka, p. Mikołaja Arciszewskiego pt.: *Gdynia dawniej.....* ukazuje nam ciekawe dzieje wsi nadmorskiej, którą losy raczyły przeznaczyć na stolicę morską Polski. Cykl ten winien ukazać się zaraz po ukończeniu druku w osobnym wydaniu książkowym. **W. D.**



HARCERSTWO WODNE

Kierownictwo Harcerskich Drużyn Żeglarskich kończy prace nad projektm regulaminu pracy żeglarskiej, który po zatwierdzeniu przez Naczelnika Harcerzy ogłoszony zostanie w „Wiadomościach Urzędowych". W opracowaniu znajduje się także Regulamin Harcerskiego Koła Morskiego, które ma skupić wszystkich harcerzy przeszkolonych na morzu.

Rejestracja żeglarskich jednostek organizacyjnych ogłoszona została w 1 ok. GKH 1. (żg 5). List ten oraz dołączone 3 egz. karty wpisowej otrzymały bezpośrednio wszystkie jednostki, zarejestrowane na r. 1938.

Program pracy jedn. żegl. w okresie zimy winien między innymi uwzględnić przygotowanie uroczystego „Apelu Morza" w dn. 10 II. 38, oraz prace przygotowawcze do akcji wy-

staw harcerskich. List ok. 1. . . . . (zg. 5), zwraca uwagę na te obie sprawy.

Odprawa pilotów przewidywana jest w zimie. Natomiast nie można jeszcze ustalić, czy odbędzie się *Konferencja żeglarska,* bo na przeszkodzie stoi trudność uzyskania zniżek kolejowych dla uczestników konferencji.

ŻEGLARSTWO W POLSCE

Regaty morskie odbyły się w ub. sezonie żeglarskim siedmiokrotnie. Pierwsze cztery — na zatoce i wodach przybrzeżnych, piąte (3. VII) do Tallina (403 mm.), szóste (23 VII) — do Warnemünde (284 mm.), siódme — na zatoce.

Udział w regatach zagranicznych wzięły polskie jachty, trzykrotnie: w regatach jubileuszowych Estońskiego Yacht Klubu w Tallinie, w regatach Bałtyckich, organizowanych przez Niemcy i w regatach „Tygodnia Sopockiego", zdobywając w tych ostatnich 4 pierwsze i 10 drugich nagród w czym za zwycięstwo w klasie 6-m-R-J, najważniejszą nagrodę „Tygodnia" — puchar przechodni Senatu m. Gdańska.

Nowy jacht morski „Wspólnota", zakupiony w Finlandii w lecie 1938 roku, i podnoszący banderę YKP, jest jednym z największych jachtów polskich. Wymiary jego są następujące: dług.: 16.7o m., szer., 420 m., zanurzenie 2,20 m. Ożaglowany jest jako jol marconi o powierzchni płócien 130 m².

YACHTING NA ŚWIECIE

Najważniejsze tegoroczne regaty międzynarodowe jachtów klasowych miały następujące wyniki: w klasie *6-m-R* — czyli międzynarodowej klasie jachtów czysto regatowych o pow. żagla 60 m², (w Polsce jest kilka jachtów tej klasy), odbyły się regaty o mistrzostwo świata w Ameryce w pobliżu N. Yorku. „Złoty Puchar", nagrodę zwycięzców — zdobyli Amerykanie. Zrzekli się jednak połączonego z tym przywileju organizowania mistrzostw 1939 r. u siebie, natomiast podjęła się tego Finlandia. Jako termin regat ustalono 16. VII. 1939 r.

W klasie „star'ów" regaty międzynarodowe o mistrzostwo Europy odbyły się w Kilonii. Pierwsze miejsce zajęła Italia. Natomiast w regatach o mistrzostwo świata, które rozegrano we wrześniu w San Diego (USA. Kalifornia), pierwszą nagrodę wyżeglowały Niemcy.

W klasie „olimpijek" (jola mieczowa o pow. żagla 10 m²) mistrzostwa Europy odbyły się w Niemczech. Pierwsze miejsce zajęli gospodarze. W regatach tych startowali przedstawiciele 9 państw, m. in. i Polski.

Do najciekawszych regat pełnomorskich należy bezwątpienia wyścig N. York - Bermudy (około 650 mil na otwartym oceanie). W roku 1938 regaty te odbyły się poraz 24-ty. Zwyciężył amerykański jacht „Baruna". Europę reprezentowali Anglicy i Niemcy, których jachty na wiosnę jeszcze przepłynęły przez Atlantyk do Ameryki.

Na m. Północnym wielkie regaty pełnomorskie odbyły się w początku czerwca na trasie Burnham (Anglia) — Helgoland. Startowało 38 jachtów ze wszystkich państw basenu m. Północnego. Zwyciężyła załoga angielska na jachcie „Ortac".

Bałtyckie regaty pełnomorskie odbyły się w czasie 26. VII — 29. VII., na trasie Warnemünde - Bornholm - Falsterborev - Kilonia, tj. około 280 mil. m. Startowało przeszło 100 jachtów wielu narodów ze znaczną liczbową przewagą gospodarzy tj. Niemców. Jachty podzielone były na 20 grup wg wielkości. 3 pierwsze nagrody (dla jachtów największych, średnich i małych) zdobyli: Holendrzy, Anglicy i Niemcy.

Międzynarodowe regaty żeglarskie dla młodzieży odbyły się w r. 1938 trzykrotnie: w Lizbonie, organizowane przez „Mocidade Portuquesa", (Państwowa Organizacja Młodzieży portugalskiej), w Sandhamn (Szwecja), oraz w Kilonii.

ŻAGLOWCE

Minęły już czasy panowania żagla we flocie handlowej i do rzadkości należy obecnie na oceanie majestatyczna piramida białych żagli, fregaty czy barku. Jednak żaglowce nigdy nie znikną i pełnić będą nadal służbę, choć może nieco inną, niż przed laty kilkudziesięciu, jako:

a) statki szkolne, wychowujące zżytych z morzem marynarzy.
b) statki do dalekich połowów rybackich,
e) statki do celów specjalnych naukowych, ekpedycyj badawczych itp.
d) statki o żegludze kabotażowej (często z pomocniczymi motorami).

Tonaż żaglowych statków towarowych wykazuje stałe zmniejszanie się. W r. 1914 tonaż floty żaglowej stanowił przeszło 8% ogólnego tonażu handlowego. W r. 1938 cyfra ta spadła do 1,4%. W dn. 1. VII. 38. tonaż żaglowców wynosił 976.360 t. reg. br., wobec 1.014.584 t. reg. br. w roku zeszłym. Są budowane jednak nadal nowe żaglowce. W dn. 1. VII. 38 znajdowało się w budowie na stoczniach całego świata 46 żaglowców o pojemności 23.555 t. reg. br.

Bez wieści zaginął żaglowiec niemiecki „Admiral Karpfanger", dawny frachtowiec fińskiego właściciela żaglowców G. Eriksona, ostatnio zakupiony przez wielkie niemieckie przedsiębiorstwo okrętowe „Hamburg -Amerika-Line". Przeznaczony był do szkolenia marynarzy i oficerów wspomnianego H.A.L. W pierwszą swą podróż w charakterze statku szkolnego wyruszył na jesieni 1937 r., mając na pokładzie 60 ludzi załogi. Drogą przez Atlantyk i naokoło Afryki dopłynął do Australii. W podróży powrotnej miał przebyć ocean Spokojny, naokoło przylądka Horn dostać się z powrotem na Atlantyk i powrócić do macierzystego Hamburga. Ostatni raz dał o sobie znać przez radio dn. 1. III. 38, podając pozycję 51Ś S 1720. Od tego czasu ślad po nim zaginął. Po długich poszukiwaniach przed 2 miesiącami uznano go wreszcie za zaginiony i wykreślono z rejstru.

FLOTA HANDLOWA

Tonaż floty handlowej świata wynosił w dn. I. VII. 38, 67.846.511 ton. reg. brutto, czyli wykazał wzrost o przeszło półtora miliona tonn reg., w porównaniu z rokiem zeszłym — (1937—66.286.024 t. reg. br.). Dwanaście państw na świecie posiada flotę handlową o pojemności przeszło miliona tonn. Są to:

1. W. Brytania	17.675	tys.tonn żeg.br.
2. Stany Zjed.	11.403	„ „
3. Japonia	5.007	„ „
4. Norwegia	4.613	„ „
5. Niemcy	4.232	„ „
6. Italia	3.259	„ „
7. Domin. Bryt.	3.044	„ „
8. Francja	2.881	„ „
9. Holandia	2.852	„ „
10. Grecja	1.889	„ „
11. Szwecja	1.571	„ „
12. Dania	1.130	„ „

Pozostała część tonażu 7.414 tys tonn. reg. br. znajduje się w posiadaniu kilkudziesięciu państw, między nimi Polski, która posiada obecnie 101.317 t. reg. br. Jest to cyfra znikomo mała w porównaniu z wieloma innymi państwami, ale pamiętać musimy, że nasza flota handlowa istnieje dopiero kilkanaście lat, podczas gdy inne rozwijały się przez długie wieki. Gdy w życiu gospodarczym zabierze głos nowe pokolenie Polaków, wychowane z myślą o morzu, napewno staniemy w gronie „milionerów" tonn regestrowych brutto.

Imponującą budowę wykonały — Warsztaty Portowe Marynarki Wojennej w Gdyni, mianowicie dok pływający dług. 120 m., nośności 5500 tonn. Dok ten podnieść może każdy z naszych okrętów.

S. L.

Z przyczyn od nas niezależnych nie możemy narazie podać konta — P. K. O.

Prosimy o nadsyłanie prenumeraty przekazem pocztowym pod adresem Redaktora, Warszawa, Nowogrodzka 5 m. 6.

Administracja

Wydawca *Witold Bublewski* | Redaktor *Władysław Drapella* | Sekretarz Redakcji *Stanisław Ludwig*

Redakcja i Administracja: Warszawa, ul. Nowogrodzka Nr. 5 m. 6.
Redaktor przyjmuje w Kierownictwie Harcerskich Drużyn Żeglarskich, ul. Piusa XI. 8 m. 2, tel. 9.83-25. we wtorki od 17—18, Sekretarz Redakcji tamże codziennie od 11—13. Rękopisów niezamówionych redakcja nie zwraca. Ogłoszenia: strona 120 zł. 1/2 — 60 zł., 1/4 — 30 zł., 1/8 — 15 zł., przed tekstem 50% drożej.

Prenumerata roczna zł. 3, półroczna zł. 1,50.

Drukarnia i Introligatornia: St. Michalski i Cz. Ociepko. Nakład 1000 egz.